



T.B.M.M.

CUMHURİYET HALK PARTİSİ

Grup Başkanlığı

Tarih: 8 Eylül 2025

Sayı: 13898

33737



İbrahim ARSLAN

CHP Eskişehir Milletvekili

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu tarafından yazılı olarak yanıtlanmasını arz ederim. 02.09.2025

İbrahim ARSLAN
Eskişehir Milletvekili

TCDD Taşımacılık A.Ş., 10 Eylül 2025 tarihinde 40 adet dizel-elektrikli anahat lokomotifi alımı için ihaleye çıkmıştır.

Türkiye'nin tek lokomotif üreticisi olan TÜRASAŞ, 130 yılı aşkın demiryolu sanayii birikimiyle Eskişehir'de faaliyet göstermektedir. TÜRASAŞ, TSI sertifikalı Türkiye'nin ilk elektrikli lokomotifi olan Eskişehir 5000'i tasarlamış ve üretmiştir. Hâlihazırda 95 adetlik üretim sözleşmesi yürürlüktedir. Ayrıca Milli Elektrikli CoCo projesi de sürmektedir.

Buna rağmen, yaklaşık 250 milyon Euro tutarındaki ihalede yerlilik şartı bulunmaması, daha önce TÜRASAŞ ve yerli tedarikçiler tarafından başarıyla üretilmiş olan cer sistemi, yardımcı güç ünitesi, TCMS, araç gövdesi gibi kritik ekipmanların hazır alım yoluyla ithalata yönlendirilmesi, ciddi kuşkular doğurmaktadır.

Öte yandan, ihale şartnamesinde yer alan “daha önce 1000 adet dizel motor üretmiş olma” koşulunun dünyada yalnızca birkaç yabancı firmanın sağlayabildiği, özellikle İsviçre merkezli Stadler şirketine uygun olduğu belirtilmektedir. Bu durum, ihalenin adrese teslim olduğu iddialarını gündeme getirmektedir.

TÜLOMSAŞ’ın kapatılıp TÜRASAŞ’a dönüştürülmesi ve Genel Müdürlüğün Ankara’ya taşınmasıyla Eskişehir’in 130 yıllık demiryolu sanayisi mirasının küçültülmesi de bu gelişmelerle birlikte daha anlamlı hale gelmektedir.

Bu kapsamda;

1. TÜRASAŞ, 40 adet lokomotif üretme kapasitesine sahipken bu ihtiyaç neden TÜRASAŞ üzerinden karşılanmamış, ithalata açık bir ihaleye çıkmıştır?
2. Yaklaşık 250 milyon Euro tutarındaki bu ihalede neden hiçbir yerlilik şartı aranmamıştır?
3. Daha önce TÜRASAŞ tarafından yerli tedarikçilerle başarıyla üretilmiş olan cer sistemi, yardımcı güç ünitesi, TCMS ve gövde gibi kritik ekipmanların bu kez yerli şartı olmadan doğrudan hazır alım yoluyla ihale edilmesinin gerekçesi nedir?
4. Bu ihaleyle birlikte TÜRASAŞ’ın sürdürmekte olduğu Milli Elektrikli CoCo Lokomotif Projesi’nin devre dışı bırakılması mı amaçlanmaktadır?
5. Aynı Bakanlığa bağlı TCDD Taşımacılık ve TÜRASAŞ’ın Eskişehir 5000 projesinde olduğu gibi işbirliği yapması mümkünken, neden ithalat tercih edilmiştir?
6. İhalenin teknik şartnamesinde yer alan “daha önce 1000 adet dizel motor üretmiş olma” koşulu hangi teknik gerekçeyle konulmuştur? Bu koşulun ihaleyi fiilen tek bir yabancı şirkete yönlendirdiği iddiaları doğru mudur?
7. Eskişehir 5000 lokomotifinde yaklaşık %70 yerlilik oranı yakalanmışken, bu ihalede neden en az %51 yerlilik oranı dahi aranmamıştır?
8. TÜLOMSAŞ’ın kapatılıp TÜRASAŞ’a dönüştürülmesi ve Genel Müdürlüğün Ankara’ya taşınmasıyla Eskişehir’in 130 yıllık sanayi mirasının küçültülmesi sonucunda bu tip ihalelerde yerli üretim neden göz ardı edilmektedir?



İbrahim ARSLAN
Eskişehir Milletvekili